

COMPORTEMENTS MODAUX ET MOTIFS DE DEPLACEMENTS**PROBLEMATIQUE**

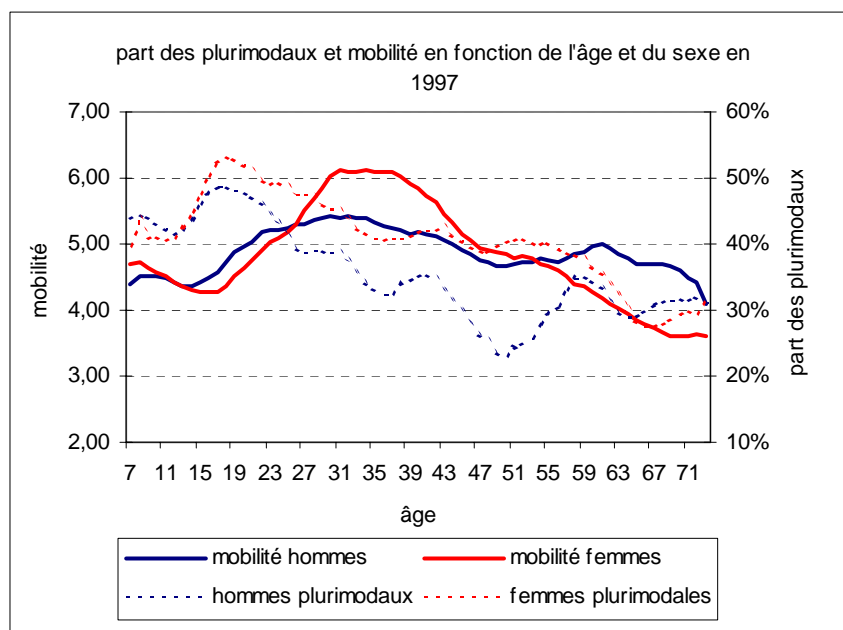
L'augmentation des déplacements et de la mobilité entre 1988 et 1997 telle que mesurée dans les enquêtes ménages déplacements s'est faite au bénéfice de motifs autre que le domicile, ce qui pose la question de l'organisation des déplacements. Il s'agit donc d'éclairer les choix de mode au regard de l'organisation et des motifs de déplacements et inversement le rôle éventuel joué par les modes dans cette même organisation.

PRINCIPAUX RESULTATS ET ENJEUX**résultats**

L'analyse de l'évolution des motifs de déplacements entre 1988 et 1997 fait apparaître deux phénomènes importants. Le premier est constitué par le report relatif de polarité du domicile vers le lieu d'occupation principale. En d'autres termes, les habitants ont tendance à effectuer de plus en plus de déplacements avant ou après leur occupation principale (travail, études...). La seconde évolution notable est l'augmentation de la diversité des motifs de déplacements des personnes s'étant déplacées, phénomène fortement lié à une conjoncture économique plus clémente.

Le travail mené sur l'évolution des pratiques modales à l'échelle de la journée et à l'échelle des boucles et chaînes de déplacements permet de tirer quelques conclusions intéressantes.

La première, et sans doute la plus importante, concerne les modifications des pratiques de rationalisation tant en terme de choix modal qu'en terme d'organisation des déplacements. En effet, on note entre 1988 et 1997 une diminution sensible de la part des personnes n'ayant utilisé qu'un seul mode



à l'échelle de la journée. En revanche, la part des boucles monomodales domicile - domicile est en légère augmentation entre 1988 et 1997. Ceci traduit a priori une plus grande rationalisation des choix modaux à l'échelle de la journée puisqu'au lieu d'avoir recours au même mode indifféremment des programmes d'activités de la journée, les personnes tendent à choisir le mode le mieux approprié pour chaque boucle de déplacement réalisée.

Par ailleurs, et ceci découle partiellement de la conclusion précédente, les personnes tendent à augmenter le nombre de déplacements qu'elles réalisent au sein des boucles et des chaînes de déplacements. Ce résultat est à mettre en parallèle avec la diminution du poids relatif du domicile face à l'occupation principale. En effet, les habitants, au lieu de rayonner strictement à partir du domicile vers lequel ils reviennent après chaque déplacement, utilisent l'opportunité du déplacement vers l'occupation principale pour réaliser une autre activité, un autre motif entre les deux.

L'augmentation de la mobilité à l'échelle de la journée entre 1988 et 1997 s'est ainsi plus traduite par une augmentation de déplacements à l'intérieur des boucles que par une augmentation du nombre de boucles réalisées par les personnes au cours de la journée. On assiste donc à une rationalisation accrue des déplacements par la maximisation du nombre de déplacements par boucle ou chaîne.

Le diagnostic porté sur les chaînes liant le domicile et l'occupation principale permet d'approfondir ce constat en mettant en avant le fait que l'augmentation du nombre de déplacement par boucle se fait principalement lors du retour vers le domicile en ce qui concerne celles comprenant le motif occupation principale.

Enfin, il apparaît qu'en terme de choix de mode à l'échelle de la journée, l'objectif de réduction d'usage du véhicule particulier s'est surtout fait sentir au centre-ville mais que cet effet se dissipe à mesure que l'on s'en éloigne.

enjeux

Du fait des phénomènes croissants de rationalisation, il est vraisemblable que les modifications d'offre de transport auront des effets plus marqués sur les pratiques modales.

L'organisation des déplacements se fait principalement à partir du domicile, de même que les changements de modes. Il convient donc que la réflexion sur les modifications de l'offre, quelle qu'en soit la nature, prenne en compte cette dimension, en particulier concernant l'amélioration des dessertes en transport en commun, de même que les questions de stationnement. Toutefois, comme le montrent les résultats des travaux sur les motifs de déplacements, la prédominance du domicile comme centre de l'organisation des déplacements tend à se déplacer vers le lieu d'occupation principale. Ceci implique donc que la réflexion sur l'offre au domicile se fasse en parallèle à celle sur l'offre au lieu d'occupation principale. Par ailleurs, compte tenu de la diversification des déplacements, il apparaît pertinent de questionner l'évolution de l'offre, non seulement en quantité, mais également en qualité. Ainsi, le transport à la demande ou encore la livraison de marchandises à domicile ou au lieu d'occupation principale apparaissent comme des pistes à suivre.

Malgré la légère augmentation du nombre de boucles par personnes, il est prévisible que de plus en plus les personnes organiseront un nombre croissant de déplacements sur un nombre faiblement croissant voire en réduction de boucles de déplacement. L'objectif de la collectivité étant de réduire la part de l'automobile dans les déplacements quotidiens tout en assurant le droit au déplacement, il s'agit de pouvoir offrir une alternative sur l'ensemble d'un programme de déplacement. L'extension à des liaisons périphérie-périphérie du réseau de transport en commun, l'apparition de services permettant de s'affranchir de l'utilisation de la voiture comme par exemple les livraisons à domicile ou encore l'enlèvement à domicile d'articles à réparer sont autant d'éléments qui permettront d'aller dans ce sens.

